Ref.:PO.130.09

RELACION DE UNIDADES, ESPECIFICACIONES Y VALORACIÓN PARA LA "ADQUISICIÓN DE UN VEHÍCULO AUTOBRAZO PARA EL SERVICIO DE PREVENCIÓN, EXTINCIÓN Y SALVAMENTO EN EL PUERTO DE EIVISSA"

ÍNDICE

0.- ANTECEDENTES

1.- OBJETO DEL PRESENTE DOCUMENTO

2.- CARACTERÍSTICAS DEL SUMINISTRO

- 2.1.- GENERALIDADES
- 2.2- AUTOBASTIDOR
- 2.3.- CABINA Y CARROCERÍA
- 2.4.- EQUIPO AUTOBRAZO
- 2.5.- DOTACIÓN DE MATERIAL A SUMINISTRAR
- 2.6.- MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y REPARACIONES

3.-MEMORIA TÉCNICA

4- PRESUPUESTO

5- PLAZO Y LUGAR PARA LA ENTREGA

6-CONDICIONES PARTICULARES

- 6.1 PLAZOS DE GARANTÍA
- 6.2 CONDICIONES

7-CONDICIONES GENERALES

- 7.1. NORMAS DE CONSULTA.
- 7.2. NORMATIVA APLICABLE.
- 7.3. PROPUESTA ECONÓMICA DEL LICITADOR.
- 7.4. FORMA DE PAGO.
- 7.5. SUMINISTRO DEFECTUOSO.
- 7.6. RECEPCIÓN DE SUMINISTRO.
- 7.7. CONTRAINDICACIONES Y OMISIONES DEL PRESENTE DOCUMENTO
- 7.8. DOCUMENTACIÓN A ENTREGAR
- 7.9. CONSIDERACIÓN FINAL.

8-VALORACIÓN

9- ANEJOS

9.1.-CONVENIO

9.2.-SOLICITUD CONSELL D´EIVISSA

0.- ANTECEDENTES

Actualmente la Autoridad Portuaria tiene suscrito un convenio con el Consell de Eivissa en materia de prevención y extinción de incendios, salvamento marítimo y protección civil, en el marco de reuniones de seguimiento del citado convenio se ha solicitado por parte del Consell (tal y como se recoge en el anejo 9.2) la adquisición de un vehículo de extinción de incendios para el servicio de extinción de incendios y salvamento del Consell Insular de Eivissa, al objeto de dar cobertura a dicho convenio se cree conveniente la adquisición de un vehículo tipo autobrazo.

1.- OBJETO DEL PRESENTE DOCUMENTO

Tiene por objeto el presente Documento servir de base para la contratación por la Autoridad Portuaria de Baleares de la "ADQUISICIÓN DE UN VEHÍCULO AUTOBRAZO PARA EL SERVICIO DE PREVENCIÓN, EXTINCIÓN Y SALVAMENTO EN EL PUERTO DE EIVISSA" acorde con las necesidades actuales.

2.- CARACTERÍSTICAS DEL SUMINISTRO

2.1.- GENERALIDADES

El presente Pliego de Condiciones fija las características técnicas que como mínimo ha de cumplir un vehículo contra incendios tipo auto brazo, apto para intervenciones de extinción y rescate en altura, con destino al Servicio de Extinción de Incendios y Salvamento del Consell Insular d´Eivissa y construido de acuerdo con las condiciones generales de las Normas UNE 23900-83, UNE-EN 1846-1, UNE-EN 1846-2, UNE-EN 1846-3, en los aspectos no especificados en este documento.

2.2- AUTOBASTIDOR

2.2.1.- Características generales

- Tracción 4 x 2
- El P.M.A. será como mínimo de 10.000 kg
- Certificado expresamente por el fabricante para su uso como vehículo autobrazo.
- La relación potencia/masa será de 18 CV/Tm como mínimo
- Capaz de desarrollar una velocidad superior a 95 Km/h en llano
- Será capaz de superar pendientes del 18% a plena carga
- El depósito de combustible deberá proporcionar una autonomía mínima de 300km o 4 horas de funcionamiento del brazo
- Deberá llevar delante y detrás una o dos anillas para el remolque del propio vehículo completamente cargado

El vehículo dispondrá de todos los elementos de seguridad obligatorios, según la legislación actual, como barra antiempotramiento, luces de gálibo, cinturones de seguridad, apoya-cabezas, triángulos de señalización de averías y todos aquellos necesarios para garantizar el funcionamiento correcto y seguro del mismo.

2.2.2.- Motor

Será de ciclo diésel de 4 tiempos sobrealimentado y con una potencia no inferior a 180 CV, cumpliendo la norma EURO V sobre emisión de contaminantes.

El sistema de refrigeración permitirá su funcionamiento en situación estacionaria con el brazo funcionando dentro de su rango de utilización a una temperatura ambiente inferior a 40º.

Para el control de la temperatura se dispondrá de un avisador visual y sonoro que indique un excesivo calentamiento del motor (en cabina y torreta).

2.2.3.- Tracción

El vehículo estará dotado con tracción trasera 4x2.

2.2.4.- Caja de cambios

Caja de velocidades automática, con convertidor de par, con cinco marchas adelante (como mínimo) y marcha atrás.

2.2.5.- Tomas de fuerza

Fabricada (u homologada) por el mismo fabricante que la caja de cambios y para el funcionamiento en régimen continuo del aparato de altura sin superar los límites normales de régimen del motor.

Dispondrá de mandos en cabina con indicador de conexión óptico y acústico con testigo de toma de fuerza conectada en salpicadero

2.2.6.- Suspensión

Suspensión delantera y trasera por ballestas de sección parabólicas, amortiguadores telescópicos hidráulicos y barra estabilizadora..

2.2.7.- Dirección

Dirección servo-asistida hidráulicamente con esfuerzo variable (desmultiplicación variable).

Con posibilidad de accionamiento manual en caso de fallo del sistema de servo asistencia, sin ninguna alteración en la seguridad dentro de los límites de seguridad previstos por la normativa aplicable (dirección mecánica de emergencia).

2.2.8.- Frenos

Dispondrá de freno de servicio, freno de estacionamiento y freno de emergencia, con las características que se describen a continuación.

Doble circuito neumático de freno a las cuatro ruedas, con regulación automática de fuerza de frenado en eje trasero. Con sistema antibloqueo de ruedas tipo ABS.

Frenos delanteros y traseros de disco autoventilados.

El sistema de freno tendrá un dispositivo (antecámara de aire u otro) que permita realizar el arranque con seguridad en un tiempo inferior a 15 segundos después de la puesta en marcha del motor, incluso con grandes periodos de inmovilidad.

Instalación de manómetro en salpicadero que indique presión de trabajo e indicador luminoso que señale la presión mínima que pueda dar lugar a situaciones de peligro.

Dispondrá de toma de aire para hinchado de ruedas y otros usos.

Freno de estacionamiento por resortes acumuladores de energía, suficiente para mantener el vehículo inmóvil en servicio completamente cargado y con el motor en marcha en una rampa del 40%.

Freno de motor neumático con estrangulador constante, accionable desde cabina.

2.2.9.- Ruedas

Constará de siete ruedas, todas ellas iguales, siendo una de repuesto. Neumático sin cámara, de perfil alto.

Irá equipado con ruedas sencillas delante y ruedas gemelas en eje trasero, más una de repuesto, todas iguales en dimensiones, siendo de tipo y modelo homologado, para uso en carretera y fuera de ella.

La rueda de recambio deberá ubicarse en un lugar que permita un fácil acceso a la misma y que esté preservado de humedades.

2.2.10.- Equipo eléctrico

La instalación eléctrica estará prevista para 24 V. será estanca y con protección para evitar radio-interferencias. Dispondrá de dos baterías de 12 V y al menos 140 Ah, cumpliendo la norma UNE 26012.

Existirá un desconectador de batería en la cabina del conductor (UNE 23900).

La instalación eléctrica será antiparasitaria, con apantallado contra interferencias de radio (UNE 23900).

Toda la instalación y equipo eléctrico estarán perfectamente aislados y a prueba de salpicaduras de agua (UNE 23900).

Todos los circuitos dispondrán de fusibles calibrados que estarán agrupados en sus cajas correspondientes (pudiendo separar los circuitos básicos del auto bastidor de los circuitos del carrozado e instalaciones auxiliares) según UNE 26095/96 y serán fácilmente accesibles. El alternador tendrá una capacidad de al menos 60 A.

2.2.11.- Sistema de salida rápida

Compresor de aire para mantener la presión en calderínes y los circuitos de frenos permanentemente cargados de forma automática, controlando la presión mediante un presostato.

Sistema de precalentamiento del agua de refrigeración del motor, controlado por un termostato que mantiene el agua a una temperatura tibia.

Cargador de baterías automático, para mantenerlas a plena carga.

El conjunto del sistema estará alimentado de la red a 220 V.C.A., disponiendo de un circuito de seguridad que no permita arrancar el vehículo sin haber desconectado previamente la alimentación eléctrica.

2.3.- CABINA Y CARROCERÍA

2.3.1.- Dimensiones

Las dimensiones de la unidad carrozada deberán ser como máximo las siguientes:

- Longitud	7.000 mm.
- Anchura	2.500mm
- Altura total	3.200mm

El reparto de cargas deberá ser equilibrado, no sobrepasándose las cargas admitidas por el constructor del chasis.

El diámetro de giro entre paredes deberá ser de 14.600 mm como máximo.

El ángulo de vuelco transversal será de 32º como mínimo (UNE-EN 1846-2).

2.3.2 Características cabina

Cumplirá las normas de seguridad de la CE, sí como los requisitos establecidos en la UNE-EN 1846 y demás normas aplicables.

Tipo avanzada y abatible hidráulicamente para mantenimiento del motor, etc. por dos cilindros de doble efecto. Deberá poseer un mecanismo doble de seguridad en posición levantada y normal.

La cabina tendrá capacidad para tres personas. Los asientos tendrán respaldos confortables con reposa-cabezas y cinturones de seguridad.

El asiento del conductor será regulable en altura, distancia a pedales e inclinación del respaldo.

La cabina deberá ir equipada, como mínimo, con ventilación calefacción con electroventilador de varias velocidades.

El asiento de los acompañantes permitirá la utilización de los mandos de señalización y megafonía.

Estará insonorizada, protegida térmicamente del calor del motor y del tubo de escape y con protección de los espacios huecos contra la corrosión. Su montaje se realizará sobre puntos elásticos que amortigüen las vibraciones del chasis.

El suelo será antideslizante, con paredes y techo guarnecidos y forrados, con aislamiento térmico y acústico.

El cristal delantero será laminado y el resto de cristales serán de seguridad, inastillables. Irá provista de 2 o más limpiaparabrisas de 2 velocidades como mínimo, lava parabrisas con bomba, parasoles para el conductor y el acompañante, espejos retrovisores y de aproximación a ambos lados, calefactados y al menos el de la derecha regulable eléctricamente, iluminación interior y guantera.

Sin perjuicio de lo especificado en anteriores apartados y en el propio Reglamento General de Vehículos y demás normativa aplicable, el panel de instrumentos en cabina dispondrá al menos de los siguientes instrumentos:

- Cuentakilómetros
- Velocímetro
- Tacómetro
- Indicador de nivel de combustible
- Indicador de temperatura del motor
- Manómetro del circuito neumático de frenos
- Manómetro de presión de aceite lubricante, indicando la zona de peligro para la marcha del motor
- Indicador de toma de fuerza conectada
- Piloto de freno de estacionamiento
- Dispositivo/s de mando para las señales de iluminación y prioridad
- Luz piloto equipo de señalización conectado
- Luz piloto de cofre abierto, en su caso
- Luz piloto de persiana y/o estribo abierta
- Amperímetro o indicador de carga de las baterías
- Indicador de llenado del depósito de combustible
- Indicador óptico de posición de luces intermitentes y de dirección

En la cabina se encenderá la luz al abrir cualquiera de las puertas de la misma.

Sistema de iluminación interior, con una intensidad y cromaticidad que permita la lectura en el habitáculo.

Pre-Instalación de radioemisora igual a las usadas por el SEIS de Eivissa que consiste en: convertidor de voltaje si no existiera de origen, antena y cableado con instalación de altavoces, micros y PTT.

El vehículo llevará instalado un sistema centralizado para la manipulación de la señalización de prioridad e iluminación de emergencia, según lo exigido en el Código de Circulación para los vehículos contra incendios y de salvamento.

En zona de torreta se dispondrá de un altavoz de intemperie y un PTT y micro que irá conectado directamente a la emisora del vehículo. Se colocará en cabina un interruptor que permita el paso de las comunicaciones de cabina a torreta.

2.3.3.- Carrocería

La Carrocería irá montada sobre auto bastidor de manera que la transmisión de cargas sobre éste elemento se haga de acuerdo con los valores y disposición prevista por el constructor del chasis y de acuerdo con los manuales de montaje específico para carroceros.

Dispondrá de 2 escaleras laterales antideslizantes para subir a la plataforma.

2.3.3.1 Armarios:

Dispondrá de armarios en sus laterales suficientes para ubicar la dotación mínima y demás elementos a suministrar con el vehículo, en condiciones ergonómicas adecuadas. Deberá disponer además de espacios (armarios, cofres, etc.) adecuados para albergar un generador, una motosierra y dos ERA como los usados por el SEIS de Eivissa (PSS 7000), aunque estos elementos no estén incluidos en la dotación mínima.

Los armarios deberán cerrarse por medio de persianas enrollables de aleación ligera con barra de cierre exterior, hermético al polvo y agua y resistente a la corrosión. Deberán disponer de las soporterías para la instalación del material suministrado. La instalación eléctrica de iluminación de los armarios deberá instalarse de manera independiente, a fin de que una avería en el alumbrado de un armario no afecte al normal funcionamiento de los restantes.

Deberán tener iluminación automática y luz piloto en cabina que indique el mal cierre de cualquier persiana.

Todos los espacios huecos con peligro de corrosión deberán recibir la correspondiente protección.

Todas las aristas y los objetos cuyos salientes sean accesibles pudiendo representar un riesgo de corte o golpes irán protegidos para evitar riesgos.

Las puertas de cofres, plataformas de trabajo, persianas y cajas de almacenamiento que, cuando estén abiertas, sobrepasen el exterior del vehículo en más de 25 cm, deberán señalizarse para indicar el posible riesgo de impacto para las personas que se desplacen alrededor del vehículo y deberán llevar protecciones contra posibles golpes.

Los armarios deberán disponer en el nivel más bajo de orificios de desagüe.

En lugar fácilmente visible de cada armario existirá el soporte adecuado para la colocación de una tarjeta de localización de los materiales y equipos que contiene.

2.3.3.2 Soportería:

El material a suministrar con el vehículo dispondrá de los correspondientes soportes fijos, móviles o deslizantes (cajones, bandejas, paneles, plataformas extraíbles, cajas de aluminio, etc.).

Los soportes y sus fijaciones serán inoxidables, no admitiéndose pinturas en elementos sujetos a rozamientos o golpes. Las correas o tensores, en su caso, serán imputrescibles y sus herrajes inoxidables. Irán fabricados o revestidos con material de aleación ligera preferentemente y en ningún caso se admitirán materiales con madera o similares que sean capaces de absorber agua.

2.3.3.3.- Acabados y pinturas

Los bajos o zonas con riesgo de corrosión serán protegidos con pinturas apropiadas, anticorrosivas y antisonoras.

En la carrocería y partes vistas se procederá al decapado, imprimación preparación y pintado con dos capas de pintura.

Todos los mandos y controles del vehículo irán rotulados en castellano o catalán mediante placas identificativos.

Las calidades de las pinturas, serán conforme a las normas UNE-23900, siendo los colores a emplear los siguientes:

· Bastidor: negro brillante UNE B-102
· Cabina y exterior carrocería: rojo vivo. UNE B-203
· Paso de ruedas y parachoques: blanco brillante. UNE B-119
· Brazo: blanco brillante UNE B-119
· Paragolpes y aletas: blanco brillante UNE B-119
· Puntos de engrase: amarillo vivo UNE B-502
· Cofres en aleación ligera: color natural
· Persianas en aleación ligera: su color natural
· Los peldaños y superficies que vayan a portar irán recubiertos con aluminio antideslizante en su color natural.

El vehículo deberá incorporar la rotulación específica del servicio de bomberos de Eivissa.

2.3.3.4.- Señales de iluminación y prioridad

El vehículo deberá tener todo lo exigido en el Código de Circulación y el Reglamento General de Vehículos a un vehículo especial contra incendios y de salvamento, y como mínimo lo que se relaciona a continuación:

- Sobre la cabina incorporará un puente tipo Vector con los elementos: luces rotativas color ámbar, sistema de sirena y megafonía normalizada. El accionamiento de estos sistemas se realizará desde cabina siendo posible su uso tanto por el conductor como por el acompañante.
- En la parte trasera se instalará una barra de iluminación tipo “ARROWSTICK” de 8 focos halógenos ámbar.
- 1 faro orientable móvil (70W mínimo) en parte frontal de la cesta.
- 2 faros estroboscópicos amarillos en parte frontal, a la altura del retrovisor de un turismo, protegidos con rejilla.
- Faro delantero móvil, desmontable y orientable, de 220mm de diámetro como mínimo en zona derecha, parte frontal de la cabina, con interruptor de seguridad, con clavija, con bombillas halógenas y base de enchufe tipo intemperie.
- Iluminación perimetral de trabajo con plafones en los laterales del vehículo
- Iluminación interior de armarios con encendido automático al abrir las persianas y estribos y testigo de puerta abierta en cabina.
- Faros antiniebla delanteros y traseros.
- Avisador acústico por accionamiento de la marcha atrás.

2.4.- BRAZO

La superestructura del brazo estará constituida por un falso bastidor anclado al bastidor original del vehículo, estabilizadores, la corona de orientación destinada a soportar la torreta y garantizar la rotación del brazo, el depósito y la bomba hidráulica, el entarimado o plataforma de chapa de aluminio estriado con escalera de acceso desde nivel del suelo en cada lateral, los cofres y/o armarios de ordenamiento laterales, el reposa-brazo, la instalación hidráulica y eléctrica del brazo y el propio brazo y la cesta y todos sus elementos auxiliares.

El conjunto torreta-brazo-cesta deberá permitir los siguientes movimientos:

- Rotación de la torreta en ambos sentidos respecto a eje vertical.
- Inclinación del brazo mediante rotación en ambos sentidos respecto a eje horizontal.
- Extensión y recogida del brazo
- Nivelación automática de la cesta mediante rotación respecto a eje horizontal.
- Rotación de la cesta respecto a eje vertical

Deberá existir toma para suministro eléctrico en la base de la plataforma con instalación hasta la cesta y en ella dos tomas de 220V monofásicas con protección magneto térmica y diferencial capaces de soportar 3000W de potencia eléctrica.

Deberá disponerse de lugar adecuado sobre el vehículo para ubicar un generador conectado para suministrar corriente eléctrica a la instalación descrita, en zona de fácil y rápido uso y compatible con los movimientos del brazo.

2.4.1.- Órganos de mando

El sistema de mando del conjunto torreta-brazo-cesta será de tipo electro hidráulico.

La alimentación de energía eléctrica se realizará a partir de las baterías de acumulación y el alternador del vehículo.

2.4.1.1.- Órganos de mando eléctrico

Se distingue:

Puesto/s de mando de estabilizadores en parte trasera del vehiculo
Puesto de mando en torreta
Puesto de mando en cesta

Todos estos órganos de mando deberán disponer de iluminación de trabajo adecuada.

2.4.1.2.- Órganos de mando hidráulico

La energía hidráulica se obtendrá por medio de bomba accionada por la toma de fuerza de la caja de velocidades del vehículo.

El mando de aceleración del motor será electro-neumático y enteramente automático.

Todos los retornos y aspiraciones se realizarán a través de filtros situados en el depósito o en las líneas, de fácil mantenimiento.

Los elementos hidráulicos serán de tipo automático. Al final de cada movimiento se pararán automáticamente. Al límite de la zona de trabajo se pararán automáticamente con una retardación del movimiento.

En caso de fallo eléctrico deberá ser posible manualmente la recogida de tramos y cesta para poder retirar el vehículo.

2.4.2.- Central de control y seguridad antivuelco

La central para el control y seguridad antivuelco utilizará tecnología electrónica, mediante microprocesadores y transmisión de información mediante tecnología Bus CAN u otra de nivel de

seguridad justificadamente igual o superior. Deberá disponer de dispositivos de seguridad con redundancia, de conformidad con las disposiciones europeas EN 954-1, debiendo contar como mínimo con:

- Dobles microprocesadores de cálculo
- Dobles tratamientos de información
- Dobles redes de transmisión
- Doble gestión de las órdenes de impedimento al límite
- Dobles captores de todos los movimientos con lectura continua

Deberá disponer de sistema automático de seguridad contra sobrecargas, mediante bloqueo de maniobras, excepto recogida, con señalización acústica y luminosa.

Deberá disponer de sistema de seguridad contra vuelcos, limitando el campo de trabajo en función de la carga, inclinación y extensión del brazo.

Deberá disponer de sistema de seguridad contra golpes, frontal de cesta, laterales de escalera, inclinación ascendente y descendente, mediante bloqueo de la maniobra afectada y permitiendo la antagonista y el resto de las maniobras.

Deberá disponer de sistema de seguridad en tránsito, mediante dispositivo que impida quitar la toma de fuerza si no están los apoyos, tramos de brazo y cesta en posición de transporte, con indicación luminosa en cabina. Así mismo, no podrá circular el vehículo con la toma de fuerza conectada.

Deberá disponer de sistemas automáticos de parada final de carrera en maniobras de repliegue y extensión, e inclinación positiva y negativa.

Deberá disponer de sistema de limitación de inclinación sobre cabina.

Deberá disponer de sistema de retorno de mandos: todos los mandos y controles deberán volver a posición neutral cuando se deja de actuar sobre estos.

Deberá disponer de sistema contra rotura de conductos hidráulicos mediante dispositivos que impidan cualquier maniobra incontrolada por falta de presión del aceite hidráulico.

Deberá disponer de dispositivo hombre muerto, dispuesto en el puesto de torreta y el puesto de cesta de salvamento, que impedirá cualquier maniobra, si no esta accionado simultáneamente el pedal de hombre muerto y los mandos correspondientes.

Se valorará positivamente la posibilidad de lectura de velocidad de viento, mediante anemómetro instalado en la cesta, que permita visualizar los datos en m/s en las pantallas digitales de torreta y cesta y sistema de aviso sobre los límites de utilización en condiciones de viento que puedan afectar a la seguridad de uso.

2.4.3.- Falso bastidor

La disposición de los soportes de la superestructura evitará que las posibles flexiones y torsiones del conjunto con el chasis del vehículo produzcan tensiones perjudiciales en algún punto del montaje.

2.4.4.- Estabilizadores

Como mínimo dispondrá de 4 estabilizadores verticales hidráulicos extensibles con movimientos en dos sentidos (ascendente/descendente). Serán extensibles de manera independiente entre ellos, pudiendo salvar diferencias de elevación entre las zonas de apoyo.

Los estabilizadores dispondrán en el extremo inferior de una placa de base orientable mediante rótula o similar que se apoyará sobre el suelo cuando el brazo está en servicio.

En posición de carretera y/o estacionamiento, estas placas no excederán de las dimensiones del vehículo, y quedarán ocultas o protegidas de manera que no estén expuestas a golpes, roces, etc. con paramentos, personas u obstáculos.

2.4.4.1.- Puestos de mando de estabilizadores

Estarán situados en la parte trasera del vehículo. Serán dos puestos de mando laterales, con las mismas funciones, o bien uno central.

Un indicador luminoso permitirá controlar el correcto funcionamiento de la toma de fuerza.

En el/los puesto/s de mando trasero/s del vehiculo se encontrará/n:

- Mandos para blocaje de ejes y bajada y subida de los estabilizadores (sin perjuicio de la posibilidad de accionamiento simultáneo de todos o varios estabilizadores, deben permitir también la bajada/subida independiente de cada uno de ellos)
- 1 piloto que indica que la estabilización es correcta (presión de apoyo correcta en todos los estabilizadores)
- 1 botón de parada de urgencia que detiene todos los movimientos de los estabilizadores (si se deja de presionar el botón para automáticamente).

El vehículo dispondrá en su parte trasera de nivel óptico de estabilización fácilmente visible desde los puestos de mando de estabilizadores.

2.4.4.2.- Circuito de estabilización

Un sistema automático deberá garantizar que los movimientos del brazo solo puedan efectuarse cuando los estabilizadores estén apoyados sobre el suelo con la presión de apoyo correcta para permitir un uso seguro del brazo.

2.4.5.- Torreta

La torreta podrá efectuar rotaciones completas (360º) en ambos sentidos.

Soportará todos los elementos principales del brazo (incluidos circuitos hidráulico y eléctrico) y el puesto de mando principal.

2.4.5.1.- Puesto de mando torreta

El operador podrá dirigir el brazo desde este puesto, sentado, y dispondrá de adecuado campo de visión para seguir la progresión del brazo y cesta. Dispondrá de sistema visual que permita conocer con claridad los márgenes de seguridad y principales parámetros de funcionamiento del brazo, mediante pantalla digital (LCD o similar).

Comprenderá como mínimo los elementos siguientes accesibles desde el puesto torreta con un asiento:

- Avisador de falta de presión hidráulica del circuito del brazo
- Mandos para los movimientos del equipo
- Botón de parada de urgencia que detiene todos los movimientos del brazo
- Megafonía para comunicarse entre torreta y cesta
- Pedal de hombre muerto, que impide las maniobras si no está pulsado simultáneamente con el mando correspondiente.
- Interruptor o botón de cesión de manejo del equipo a la cesta (la torreta debe tener prioridad para actuación rápida por peligro para los ocupantes de la cesta).

- PTT y altavoz para comunicaciones a través de la emisora del vehiculo.
- Indicador aviso de sistema de seguridad (porque el detector oportuno por golpes en cesta, inclinaciones, etc. haya entrado en funcionamiento).

2.4.5.2.- Circuito de rotación de la torreta

La rotación se obtendrá por medio de motor hidráulico que acciona un reductor planetario u otro sistema de prestaciones equivalentes.

La rotación en uno u otro sentido se efectuará mediante el mando correspondiente del puesto de torreta o del puesto de cesta.

La velocidad de rotación se podrá regular desde el puesto de control.

2.4.6.- Brazo telescópico.

Compuesto de tres secciones, de las cuales la primera es fija (no extensible), unida a torreta por medio de eje/s longitudinal/es.

Su ángulo de inclinación deberá poder abarcar, como mínimo, el rango entre -20º y +80º respecto a la horizontal.

La parte trasera del conjunto brazo-torreta deberá tener unas cotas adecuadas de tal manera que dentro de su rango de utilización no sobresalga de la anchura de estabilización del vehículo.

En su posición recogida, el brazo deberá quedar inmovilizado sobre el vehículo, de manera que permita la normal circulación, sin requerir ningún desmontado manual de ninguna de sus partes ni ninguna operación manual adicional, y sin que sobresalga ninguno de los elementos del conjunto cesta-brazo-torreta de las dimensiones del vehículo.

2.4.6.1.- Circuito de elevación / descenso

La elevación o descenso (inclinación) del brazo se efectuará por medio del mando correspondiente del puesto de torreta o del puesto de cesta.

La velocidad de evolución se podrá regular desde el puesto de control.

La elevación del brazo se efectuará por medio de gato/s hidráulico/s de doble efecto.

2.4.6.2.- Circuito de estirada / recogida

La estirada o recogida se efectuará por medio del mando correspondiente del puesto de torreta o del puesto de cesta.

La velocidad de evolución se podrá regular desde el puesto de control.

La estirada/recogida del brazo se efectuará por medio de gato/s hidráulico/s de doble efecto.

Deberá ser posible el movimiento de estirada/recogida en cualquier posición de elevación del brazo.

2.4.7.- Cesta de salvamento

Dentro del rango de trabajo del auto brazo, estando el vehiculo sobre suelo horizontal, el piso de la cesta debe poder alcanzar una altura mínima igual o inferior a +0,70m respecto al suelo y una altura máxima igual o superior a +15,00m respecto al suelo. Se valorará positivamente el alcance de alturas superiores.

Deberá poder embarcar fácilmente a 3 hombres.

Deberá poseer una puerta que se pueda bajar en la parte delantera, que permita hacer las funciones de escala de acceso, cualquiera que sea el ángulo de inclinación del brazo.

Deberá poseer una puerta que permita el acceso directamente desde la plataforma del chasis.

Deberá disponer de sistema hidráulico de nivelación automática en la línea horizontal.

Deberá disponer de movimiento de giro respecto a eje vertical, a fin de facilitar las operaciones de trabajo (paralelismo respecto a fachada, etc.).

Deberá disponer de un puesto de mando con las mismas funciones que el de la torreta (excepto prioridad de uso, que es exclusivo del puesto de mando central).

La capacidad de la cesta deberá ser, como mínimo, de 3 personas y un peso de 330kg (270kg + 60kg).

Deberá llevar megafonía incorporada para comunicarse con el puesto de mando en torreta (comunicación en ambos sentidos).

Deberá disponer de un soporte camilla giratorio.

Deberá disponer de un porta lanza-monitora. Además deberá ser posible sustituir la lanza por otras lanzas monitoras de 25mm y 45mm, y también el acoplamiento de mangueras de 25mm y 45mm mediante racor Barcelona.

2.4.7.1.- Puesto de mando cesta

Permitirá al operador dirigir los movimientos desde la cesta. Dispondrá de sistema visual que permita conocer con claridad los márgenes de seguridad y principales parámetros de funcionamiento del brazo, mediante pantalla digital (LCD o similar).

Comprenderá como mínimo los elementos siguientes:

- Avisador de falta de presión hidráulica del circuito del brazo
- Mandos para los movimientos del equipo
- Botón de parada de urgencia que detiene todos los movimientos del brazo
- Megafonía para comunicarse entre la cesta y la torreta
- Pedal de hombre muerto, que impide las maniobras si no está pulsado simultáneamente con el mando correspondiente
- Para mejorar la visión el puesto de mando en cesta deberá disponer de la iluminación necesaria, así como protección para eliminar el reflejo de luz solar.

2.4.7.2.- Circuito de horizontalidad de la cesta

Estará garantizada mediante gato/s hidráulico/s. Sistema automático mediante microprocesador.

2.4.7.3.- Circuito de rotación de la cesta

La rotación se obtendrá por medio de motor hidráulico que acciona un reductor planetario u otro sistema de prestaciones equivalentes.

La rotación en uno u otro sentido se efectuará por medio del mando correspondiente del puesto de torreta o del puesto de cesta.

La velocidad de rotación se podrá regular desde el puesto de control.

2.4.8.- Columna seca

Para la alimentación del monitor de agua, estará dotada de una instalación fija de tubería telescópica fabricada en aleación ligera resistente a la corrosión de todos los tipos de espuma y al agua de mar.

El diámetro deberá ser normalizado, de 70mm.

La alimentación de la columna se deberá poder realizar a través de una línea de 70mm de diámetro conectable mediante racor Barcelona en la base del chasis con válvula de cierre y purga, discurriendo la instalación del circuito de agua a través de la junta giratoria de la torreta.

2.5.- DOTACIÓN DE MATERIAL A SUMINISTRAR

Con el vehículo se suministrarán los siguientes equipos o elementos, debidamente soportados:

- 1 camilla con soporte en la cesta
- 4 platos para estabilizadores
- 1 extintor de polvo 12kg
- 1 extintor de CO2 de 5 Kg.
- Garrafa para gasolina de 5 litros.
- Garrafa de aceite de 5 litros
- Caja de herramientas completa, incluyendo como mínimo:
    - 1 Juego de destornilladores dieléctricos planos y de estrella de dos medidas
    - 1 Juego de llaves hexagonales de la 2 a la 14
    - 1 Juego de llaves de ascensores
    - 1 Alicate dieléctrica
    - 1 Alicate de presión
    - 2 Llaves inglesas estándar de 2 medidas
    - 2 Llaves de grifa de dos medidas
    - 1 Juego de llaves planas de 6/7 a 30/32
    - 1 Juego de llaves de estrella de 6/7 a 30/32
    - 1 Juego de lámparas y fusibles
    - 1 Martillo
    - 1 Cortafríos
    - 1 Puntero
    - 1 Alcotana
    - 1 Cizalla
    - 1 Sierra plegable
- 1 Botiquín de primeros auxilios
- 1 cuerda de 30m
- Cable de remolque de 6m con carga de rotura del 150% del PMA
- Rueda de repuesto
- 1 foco de iluminación de 500 W. 220 V. con soporte para colocación en cesta
- Equipo de sustitución de neumáticos (gato hidráulico, llaves de ruedas, dos triángulos de señalización plegables, etc.)
- 2 calzos para inmovilización vehículo
- Juego de correas trapezoidales de recambio

Todos estos materiales se entregarán debidamente soportados y colocados en la cabina, armarios y cofres del vehículo, y para esto se dispondrán las necesarias baldas, bandejas, divisiones y perfiles que podrán ser fijos, extraíbles, pivotantes, telescópicos o abatibles, de modo que se valorará positivamente que en todo momento el material sea fácilmente accesible desde el punto de vista de la seguridad y de la ergonomía del bombero, maximizando así mismo, en la medida de lo posible, el espacio del que a priori se dispone.

2.6.- MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y REPARACIONES

Durante el periodo de Garantía del vehiculo el adjudicatario se desplazará a la isla de Eivissa al lugar donde este destinado el vehículo para llevar a cabo en los plazos previstos en el plan de mantenimiento las correspondientes revisiones del equipo específico del brazo (incluyendo conjuntos estabilización, corona de orientación, bomba hidráulica e instalación hidráulica, brazo telescópico, cesta, órganos de mando, sensores, relés, etc.) así como la supervisión de la estructura, realizando las operaciones de cambios de filtros, aceites, etc. y emitiendo un informe con el consiguiente certificado, sin cargo.

Con la finalidad de permitir un correcto mantenimiento, el vehículo llevará un esquema del plan de engrase y del lubricante a emplear en cada elemento, impreso sobre placa metálica en la cara interior de la puerta correspondiente al conductor (UNE 23-900).

El adjudicatario del vehículo vendrá obligado a disponer de la infraestructura necesaria para atender el servicio de mantenimiento preventivo, servicio técnico para la realización de reparaciones, suministrar recambios y disponer de personal especializado de comprobación y revisión del vehículo (incluido auto bastidor, carrozado completo y conjunto torreta-brazo-cesta y sus elementos auxiliares) o bien acreditar documentalmente la existencia de empresa o empresas especializadas que presten dichos servicios en la isla de Eivissa.

3.- MEMORIA TÉCNICA (DOCUMENTACIÓN A PRESENTAR CON LA OFERTA)

Todos los licitadores presentarán en sus ofertas, las especificaciones, calidades y características de los elementos constructivos además de :

- Una distribución de cargas segura para la conducción dentro de las normas españolas y europeas actuales de fabricación de vehículos industriales, de incendios y normas de tráfico.
- Se garantizará que todo el material y maquinaria del pliego tenga suficiente cabida.
- Se estudiara y garantizará la adecuación de la carrocería a la marca y modelo de vehículo.
- Se estudiará y se garantizará que la marca y modelo tendrá una relación peso/potencia con el peso total de la carga no inferior a 18 CV/Tm.
- Se garantizará expresamente por escrito el mantenimiento y reparación del vehículo y sus instalaciones (incluido autobastidor, carrocería y conjunto torreta-brazo-cesta, así como cualquier elemento de trabajo del mismo que forme parte del vehículo) , especificando el servicio técnico que lo llevará a cabo, los recursos humanos disponibles y los tiempos de respuesta de los mismos. En caso de que los servicios técnicos no estén en la isla de Eivissa, se especificará el medio de transporte utilizado en los desplazamientos. Se garantizará el servicio.

4.-PRESUPUESTO

Asciende el presupuesto de **inversión** a la cantidad de **CIENTO NOVENTA Y NUEVE MIL NOVECIENTOS CINCUENTA** euros y el presupuesto de **ejecución por contrata** a la cantidad de **DOSCIENTOS TREINTA Y CINCO MIL NOVECIENTOS CUARENTA Y UN** euros.

Estos presupuestos incluyen el precio franco fábrica, el transporte, la pintura, y demás equipación del vehículo descrita en el presente pliego, el impuesto de matriculación, la gestoría y la

Inspección Técnica de Vehículos, así como cualquier tasa derivada de la tramitación de los permisos o autorizaciones para la puesta en servicio de los equipos requeridos en el presente pliego.

5.- PLAZOS Y LUGAR PARA LA ENTREGA DE LOS VEHÍCULOS

El plazo para la entrega de las unidades se fija en seis meses como máximo a partir del día siguiente a la firma del contrato, todas las legalizaciones realizadas, ITV y matriculación incluidas.

La entrega se realizara en las dependencias que el licitante estime oportunas en el puerto de Eivissa.

5.1.- Seguimiento de la fabricación

Durante el periodo de fabricación de la unidad se podrán realizar las visitas que el licitante estime oportunas (por parte del personal técnico que por él designado) a la fabrica para supervisión de chasis y diseño de carrozado, así como definición final del vehículo y puesta en marcha del equipamiento.

6.-CONDICIONES PARTICULARES

6.1.- PLAZOS DE GARANTÍA

El período de garantía del material y vehículo se establece en **24 meses**, incluye las deficiencias de los materiales y defectos de fabricación, así como la responsabilidad y garantías del cumplimiento de las normas europeas y españolas sobre vehículos de emergencia y contra incendios.

6.2.-CONDICIONES

El vehículo reunirá, como mínimo, las condiciones técnicas que se describen en los apartados anteriores, las cuales deberán quedar perfectamente justificados en las ofertas que se presentan.

Alguna modificación, que a juicio del ofertante suponga una mejora de las mismas, deberá fundamentarse en el estudio técnico correspondiente.

Las ofertas bases incluirán la dotación, materiales y accesorios descritos en este documento y el ofertante deberá valorar unitariamente cada uno de los materiales.

En el caso de que se oferten accesorios y materiales distintos o en mayor cantidad que los descritos, también se procederá a la valoración unitaria de cada uno de ellos.

Junto con el vehículo, y sin perjuicio de la documentación mencionada en apartados anteriores, el fabricante deberá entregar los siguientes documentos:

-Certificado de garantía
-Manual de instrucciones, que deberá incluir como mínimo información sobre programa de mantenimiento, estacionamiento del vehículo, puesta en servicio, manejo del vehículo y del autobrazo, tablas de engrase, presión de neumáticos, esquema eléctrico, diagramas de prestaciones de la bomba.
- Curva característica del autobrazo.
- Manual de piezas de repuesto, indicando las que se estimen necesarias como repuesto, tanto de vehículo como del autobrazo, indicando situación, referencia
- Certificado emitido por el fabricante del chasis confirmando la idoneidad del chasis para su uso como vehículo con autobrazo.
- Declaración del fabricante acreditativa de que se han realizado satisfactoriamente las pruebas exigidas de acuerdo con las normas UNE 23900, UNE-EN 1846-2 y UNE-EN 1846-3.

-Libro de mantenimiento o instrucciones técnicas del chasis y motor del vehículo, carrocería y autobrazo.

-Libro de mantenimiento, instrucciones de uso y listado de piezas de los equipos que se incorporen a la unidad.

-Servicio técnico de cada equipo, si es diferente al constructor del vehículo.

La empresa adjudicataria se responsabilizará de que los vehículos cumplan las normas y leyes Europeas y Españolas sobre vehículos contra incendios y de emergencias.

Este vehículo y equipos serán totalmente nuevos y de un modelo en fabricación, tiene que haber en Eivissa Servicio Técnico Oficial de la marca del autobastidores y motor.

El vehículo no podrá tener publicidad impresa de ningún tipo que sea la totalidad mayor a los 700 cm2.

Durante la construcción el Servicio de Bomberos de Eivissa supervisará la construcción de la carrocería, situación y distribución de la dotación de material y maquinaria.

Todo el vehículo y accesorios estarán homologados por el fabricante y tendrán la certificación de la administración competente (ITV, etc).

Condiciones adicionales que se deben satisfacer:

- Mantenimiento preventivo y correctivo del vehículo en los talleres recomendados que formen parte de la red oficial del importador o fabricante.

- Servicio integral de recambios.

- Impuestos de matriculación, municipales, y de circulación.

- Gestión de Siniestros. Incluirá la gestión de los partes de siniestros y control de las reparaciones.

- Gestión de sanciones.

- Asistencia en carretera 24 horas. Teléfono de atención al conductor 24 horas los 365 días del año.

7.-CONDICIONES GENERALES

Todo el material utilizado deberá ser de reciente fabricación y de la mejor calidad, circunstancia que podrá comprobar siempre que lo considere oportuno, el Director de Obra o persona a la que delegue.

La empresa incluirá en el precio todos los gastos de matriculación, impuestos, gastos de desplazamiento, así como todos los gastos que pueda llevar la adquisición del vehículo.

El vehículo podrá ser de marca nacional o extranjera, pero en España tendrá que disponer de almacenes de materiales de recambio y así mismo, se comprometerá a realizar todas las reparaciones y revisiones en Mallorca.

Asimismo, se comprometerá a dar toda clase de planos, memorias, libros de mantenimiento del vehículo al personal destinado a este.

Se deberá realizar un curso de funcionamiento del vehículo y de la bomba de 8 horas, repartido en cuatro días.

Las condiciones generales y específicas de los materiales, equipos y aparato, cumplirán lo establecido en la Norma Española UNE 23900 y todas las normativas europeas y españolas referente a materiales, equipos, aparato y vehículos contraincendios y salvamento.

Certificado de homologación de la carrocería y estudio de distribución de cargas.

El vehículo deberá ser presentado habiendo pasado la inspección Técnica de Vehículos (ITV) por lo que deberá acompañarse el certificado expedido por el órgano competente de la Administración, requisito indispensable para el inicial aceptación provisional del vehículo. En dicho documento deberán figurar todos los elementos como luces de emergencia y remolques.

El concesionario estará obligado a asegurar temporalmente el vehículo hasta su recepción.

Con el vehículo se presentarán los siguientes documentos, redactados todos ellos en español:

Certificado de garantía .- cubrirá todo el exigido sobre el vehículo, bomba hidráulica y materiales especificados en la presente norma, por un tiempo mínimo de dos años.

Manual de funcionamiento .- Comprenderá el manejo y el mantenimiento del vehículo y del autobrazo, las tablas de engrase, presión de los neumáticos, esquema eléctrico, diagramas completos referentes a prestaciones de la bomba hidráulica y todo aquello que se considere necesario para el perfecto funcionamiento del vehículo.

Manual de piezas de recambio. Tomará las piezas que se estimen necesarias como recambio, tanto del vehículo como del autobrazo, indicando el número de las mismas, situación, referencia y plazo de sustitución.

Certificado por ingeniero técnico mecánico o ingeniero industrial de la empresa transformadora (adjudicatario), sobre la idoneidad y suficiencia de los sistemas de suspensión tanto delantera como trasera del vehículo final a plena carga.

7.1.- NORMAS DE CONSULTA

UNE 23-400 .- Material de lucha contraincendios. Racores de conexión.
UNE 26-007 .- Para-choques. Montaje en autobuses y camiones.
UNE 26-012 .- Acumuladores eléctricos. Baterías plomo-plomo, tapones y borne.
UNE 26-085 .- Determinación del consumo de combustible en los auto vehículos.
UNE 26-086 .- Pesos de los vehículos. Terminología y definiciones.
UNE 26-095 .- Fusibles. Fusibles y cintas fusibles para instalaciones eléctricas hasta 24 v.
UNE 26-096 .- Cajas de fusibles.
UNE 26-141 .- Triángulo remolque.
UNE 26-150 (13) .- Señalización óptica de los vehículos. Luz de alarma para vehículos de servicio de urgencia y especiales. Definiciones, características técnicas y ensayos.
UNE 26-192 .- Terminología y definiciones de las dimensiones de los autovehicles.
UNE 26-197 .- Anillo tórico para el timón de arrastre de los remolques.
UNE 26-228 .- Vehículos de carretera. Unión mecánica entre vehículo tractor y remolques. Intercambiabilidad.
UNE 48-103 .- Colores normalizados.
UNE-EN 1846-1 .- Vehículos contra incendios. Nomenclatura y designación.
UNE-EN 1846-2 .- Vehículos contra incendios. Especificaciones, seguridad y prestaciones.
UNE-EN 1846-3 .- Vehículos contra incendios. Equipos instalados de forma permanente, seguridad y prestaciones.

7.2.-NORMATIVA APLICABLE.

Por su carácter general se considerarán vigentes y de aplicación las siguientes disposiciones, normas e instrucciones, que complementan el presente Documento en lo referente a aquellos aspectos no mencionados expresamente en él, quedando a juicio del Director dirimir las posibles contradicciones habidas entre ellas.

- Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, modificada por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre.

- Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general publicada en el BOE de 31-3-04.

- Normas y condiciones generales para la contratación de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias, aprobadas por ORDEN FOM/4003/2008, de 22 de julio (B.O.E. nº 21 de fecha 24.01.09)

- Ley 30/2007 de 30 de octubre de Contratos del Sector Público.

- Decreto 385/1970 de 31 de diciembre por el que se aprueba el Pliego de Cláusulas Administrativas Generales para la Contratación de Obras del Estado.

- Normas UNE.

- Normas DIN e ISO

7.3.- PROPUESTA ECONÓMICA DEL LICITADOR

Cualquier producto ofertado que no cumpla estrictamente la caracterización que ha servido de base para la determinación o aproximación al diseño y al material del que están compuestos, será considerado como válido y alternativo si satisface suficientemente nuestras necesidades según se deduzca de la documentación a entregar especificada en este Documento. por lo cual, el ofertante tiene la libertad de presentar variaciones de prestación, diseño y material sobre el producto de referencia.

El licitador presentará junto con la propuesta económica, documentación técnica, que acredite las características y prestaciones del vehículo objeto de la oferta, así como de los equipos complementarios que se exigen en el presente pliego.

Así mismo, también se autorizará en la propuesta económica, la incorporación de complementos o extras en cualquier equipamiento de la valoración adjunta, siempre que obviamente no se supere el presupuesto de inversión máximo del suministro.

La Autoridad Portuaria de Baleares, fiel a su compromiso constante con la conservación y el respeto por el medio ambiente, valorará positivamente que las empresas licitadoras incorporen en sus ofertas, propuestas de mejora en este sentido.

Se valorará positivamente que los vehículos incorporen tecnologías que permitan disminuir el consumo de energía, que disminuyan las emisiones de gases contaminantes a la atmósfera, que los materiales con que están fabricados los vehículos sean en su gran mayoría reciclables.

Además, se podrán proponer en la oferta, vehículos que ajustándose funcionalmente a las exigencias del pliego, sustituyan el sistema de propulsión, por otros más respetuosos con el medio ambiente, tales como los motores eléctricos, los bio combustibles, los vehículos híbridos. etc.

7.4.- FORMA DE PAGO

La empresa adjudicataria percibirá de la APB la cantidad establecida por el servicio ofertado. Es decir, el importe de la adjudicación que se expedirán al final del suministro, una vez obtenidos todos los permisos y licencias, propios del uso para la que están destinadas y sean necesarios para el transporte y la puesta en servicio inmediata, de los Organismos competentes de acuerdo con la legislación vigente.

7.5. SUMINISTRO DEFECTUOSO

Si alguna prescripción técnica no se cumple con arreglo al presente Documento, y fuese sin embargo admisible, podrá ser recibida definitivamente en su caso, pero el Contratista quedará obligado a conformarse, sin derecho a reclamación de ningún género, con la rebaja económica que la A.P.B. apruebe, salvo el caso en que el Adjudicatario prefiera corregirla a su costa.

7.6. RECEPCIÓN DEL SUMINISTRO

A la recepción del suministro concurrirá un facultativo designado por la A.P.B., el facultativo encargado de la Dirección del suministro y el Adjudicatario.

Si el suministro se encuentra en buen estado y con arreglo a las prescripciones previstas, el técnico designado por la A.P.B. y el representante de ésta lo darán por recibido.

7.7. CONTRADICCIONES Y OMISIONES DEL PRESENTE DOCUMENTO

Las omisiones erróneas de los detalles del suministro que sean indispensables para llevar a cabo el espíritu e intención expuestos en estas especificaciones, o que, por uso y costumbre deban ser realizados, no sólo no exime al Adjudicatario de la obligación de ejecutar estos detalles omitidos o erróneamente descritos, sino que por el contrario, deberán ser satisfechos como si hubieran sido completos y correctamente especificados en este documento.

7.8. DOCUMENTACIÓN A ENTREGAR

El Adjudicatario deberá obtener todos los permisos y licencias, propios del uso para la que están destinadas y sean necesarios para el transporte y la puesta en servicio inmediata, de los Organismos competentes de acuerdo con la legislación vigente.

Concretamente, a la entrega del suministro el Adjudicatario cumplirá con las exigencias de la acreditación del Certificado de Conformidad de la CE, el Manual de Propietario junto con los Estatutos o equivalente de la Entidad fabricante y la documentación pertinente del representante autorizado para la adquisición que esta APB facilitará, así como también deberá presentar, en caso de que no sea de fabricación nacional, el Certificado de Importación de la CE si procede o bien la Declaración de Aduanas si procediera la embarcación de un país no Comunitario, todo ello sin olvidar los preceptivos Certificados de Homologación. A la entrega del suministro, el Adjudicatario presentará también cuanta documentación sea necesaria para el correcto funcionamiento mediante un dossier completo Certificados de Garantía, de manuales mantenimiento y asistencia técnica de todo tipo de mecanismos y elementos exigidos en el presente Documento.

7.9. CONSIDERACIÓN FINAL

Las condiciones del presente documento prevalecen, en lo que pudiera ocurrir de oposición, sobre cualesquiera otros de carácter técnico o administrativo que pudiera tener establecidas el Adjudicatario para la prestación de servicios a personas físicas o jurídicas privadas siendo en todo caso de aplicación al contrato cuanto previene la normativa vigente.

Palma de Mallorca, 27 de julio de 2010

EL AUTOR DEL DOCUMENTO,

Carlos Roselló Marí
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

REVISADO,
El Jefe de División Dpto. Proyectos y Obras

Antonio Ginard López
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

CONFORME,
El Jefe de Dpto. Proyectos y Obras

Jorge Martín Jiménez
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Vº Bº
EL DIRECTOR DE LA A.P.B.

Ángel Matías Mateos
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos